УДК 347.122:656.025.2-056.26]:347.4(477:4)
DOI https://doi.org/10.32782/2521-6473.2022-4.28

Д. Г. Міняйло, аспірант кафедри цивільного права
Запорізький національний університет
ORCID ID 0009-0002-7689-1543

АДАПТАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У статті проаналізовано стан забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажира за національним законодавством. На підставі аналізу права ЄС в досліджуваній сфері та шляхом проведеного порівняння національного законодавства, визначено підходи до забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення за законодавством ЄС та з'ясовано ступінь відповідності їм актів національного транспортного законодавства України. Встановлено, що забезпечення прав пасажирів з інвалідністю має ґрунтуватися на методологічному підході доступності, яка повинна включати: доступність інформації про послугу та про допомогу, доступність транспортної інфраструктури, доступність транспортної послуги. Визначено, що «доступність» в транспортній сфері є проявом принципів рівності та недискримінації, який повинен включати рівність прав та рівність можливостей пасажирів у здійсненні ними права на свободу пересування на безперешкодній основі. За видами транспорту з'ясовано рівень адаптації законодавства України через призму визнаних в ЄС прав пасажирів з інвалідністю на основі визначеного методологічного підходу до відповідного законодавства ЄС та запропоновано відповідні зміни та доповнення до чинного законодавства. Визначено, що ступінь адаптації законодавства України до права ЄС у сфері забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення на різних видах транспорту є нерівномірним. Потребують адаптації: 1) на залізничному транспорті: диференціація та чіткість визначень в аспекті застосування понять «безпеки користування» та «безбар'єрного, безперешкодного користування»; розподіл обов'язків між перевізником та вокзалом (актуально для випадків, коли перевізником є не ПАТ «Укрзалізниця»); 2) на повітряному транспорті: покладання обов'язку на авіаперевізника інформувати пасажирів про політ у доступних форматах під час надання транспортної послуги; 3) на автомобільному транспорті: забезпечення доступності інформації до поїздки та під час неї за критерієм можливості її сприйняття особою з інвалідністю; механізм надання запиту про надання допомоги; 4) на річковому (внутрішньому водному) транспорті, - доступність: транспортної інфраструктури, транспортного засобу, інформації до та під час поїздки та про можливість отримання допомоги. Законодавство України на морському транспорті щодо забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю потребує адаптації. На всіх видах транспорту повинне бути закріплене право пасажира з інвалідністю та кореспондований йому обов'язок адміністрації аеропорту, вокзалу, станції чи перевізника вжити всіх можливих заходів для тимчасового надання обладнання чи пристроїв на заміну пасажиру з інвалідністю чи обмеженою рухливістю у випадку втрати чи пошкодження крісла-коляски, іншого обладнання для пересування чи допоміжного пристрою, який повинен мати подібні технічні та робочі характеристики.

Ключові слова: *пасажир з інвалідністю, забезпечення прав, адаптація законодавства України, право ЄС, транспорт, договір перевезення пасажира, правовий статус пасажира, право на свободу пересування, право на допомогу.*

D. G. Miniailo. Adaptation of Ukrainian legislation to EU legislation in the field of ensuring the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage

The article analyzes the state of ensuring the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage of a passenger under national legislation. Based on the analysis of EU law in the researched area and by comparing national legislation, approaches to ensuring the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage under EU law were determined and the degree of compliance with them by the acts of the national transport legislation of Ukraine was determined. It was established that ensuring the rights of passengers with disabilities should be based on the methodological approach of accessibility, which should include: availability of information about the service and assistance, availability of transport infrastructure, availability of transport service. It was determined that "accessibility" in the transport sector is a manifestation of the principles of equality and non-discrimination, which should include equal rights and equal opportunities for passengers in exercising their right to freedom of movement on an unimpeded basis. By types of transport, the level of adaptation of the legislation of Ukraine through the prism of the rights of passengers with disabilities recognized in the EU was clarified on the basis of a determined methodological approach to the relevant EU legislation, and appropriate changes and additions to the current legislation were proposed. It was determined that the degree of adaptation of Ukrainian legislation to EU law in the field of ensuring the implementation and protection of the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage on different types of transport is uneven. Adaptations are needed: 1) in railway transport: differentiation and clarity of definitions in the aspect of applying the concepts of "use safety" and "barrier-free, unhindered use"; division of responsibilities between the carrier and the station (relevant for cases when the carrier is not PJSC "Ukrzaliznytsia"); 2) in air transport: placing the obligation on the air carrier to inform passengers about the flight in accessible formats during the provision of the transport service; 3) on road transport: ensuring the availability of information before and during the trip according to the criterion of the possibility of its perception by a person with a disability; the mechanism for submitting a request for assistance; 4) on river

(inland water) transport, - availability of: transport infrastructure, means of transport, information before and during the trip and about the possibility of receiving assistance. The legislation of Ukraine on sea transport regarding ensuring the rights of passengers with disabilities or limited mobility needs adaptation. On all types of transport, the right of a passenger with a disability must be established and the corresponding duty of the airport, train station, station or carrier administration to take all possible measures to temporarily provide replacement equipment or devices to a passenger with a disability or limited mobility in the event of loss or damage to the chair. strollers, other mobility equipment or assistive devices, which must have similar technical and operational characteristics.

Key words: *passenger with disabilities, ensuring rights, adaptation of Ukrainian legislation, EU law, transport, contract of carriage of a passenger, legal status of a passenger, right to freedom of movement, right to assistance*

Постановка проблеми. Тривалий в час в науці цивільного права основна увага науковців надавалася вирішенню завдань пошуку ефективного механізму правового регулювання певних відносин. Здебільшого, молодими науковцями в такому випадку основні зусилля спрямовувалися на пошук недоліків, прогалин та протиріч чинного законодавства, проведення порівняльного аналізу національного законодавства та зарубіжних країн, внесення пропозицій з удосконалення чинного законодавства. Такий підхід не позбавлений логіки і дозволяє зосередити увагу на недоліках чинного законодавства з метою внесення пропозицій з їх усунення. Втім, у випадку відсутності глибокого наукового дослідження на теоретичній основі, відсутності застосування єдиного методологічного підходу, висновки та пропозиції приречені на слідування традицій та підходів зарубіжних країн без глибокого розуміння процесів та ідей, які лягли в їх основу, що доволі часто призводить до недосягнення очікуваного від запропонованого механізму правового регулювання цивільних відносин. В своїй роботі ми виходимо з методологічних засад пізнання, які ґрунтуються на інтегративній трирівневій системі, яка поєднує діалектично взаємопов'язані між собою елементи: 1) принципи наукового пізнання; 2) методологічні підходи та 3) застосовані методи наукового пізнання. Тож дослідження стану адаптації законодавства України до права ЄС повинне ставити на меті не лише гармонізацію національного законодавства, приведення його у відповідність до норм та приписів права ЄС в сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажира, а в першу чергу, з'ясувати причини та передумови, які слугували формуванню відповідних норм та основоположні ідеї. Застосування єдиного методологічного підходу дозволяє з'ясувати мету, яку переслідував законодавець в країнах ЄС та в самому ЄС, якої моделі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю він прагнув досягти. Об'єктивно, що шляхи досягнення такої мети, застосування інструментів можуть бути різними, проте, забезпечувати єдність результату. І навпаки, нерозуміння мети правового регулювання, мети формування механізму забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, неврахування рівня правової культури та національних традицій в праві, на основі лише «сліпого» копіювання правових норм, не здатне забезпечити ефективність та дієвість механізму забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. Стан забезпечення прав пасажирів з інвалідністю наразі є незадовільним. Відсутність належної правової регламентації їх прав як сторони договору перевезення пасажира та механізму забезпечення зумовлює необхідність проведення глибоких теоретичних досліджень проблемних питань забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажира та вирішення науково-практичних завдань та їх вирішення, в тому числі на основі адаптації законодавства України до законодавства ЄС в цій сфері. Мета – уніфікація норм в умовах глобалізаційних процесів та вирішення поставлених завдань на національному рівні.

Стан дослідження. В науці цивільного права відсутні роботи, присвячені дослідженню проблем забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, як і робіт, присвячених аналізу стану та рівня адаптації законодавства України до законодавства ЄС в сфері перевезень пасажирів за договором перевезення. Окремі питання, пов'язані з тематикою цього дослідження висвітлювалися в працях таких учених: О.М. Нечипуренка, А.О. Мінченка, Р.Б. Сірко, У.П. Гришко, Г.В. Цірат, І.С. Лукасевич-Крутник, О.П. Голенко, І.В. Булгакової, О.В. Клепікової та ін. Окремі питання забезпечення прав пасажирів з інвалідністю було висвітлено в роботах Г.В. Самойленка «Договір перевезення пасажира: теорія та практика забезпечення прав пасажира» (2020) [1] та І.Р. Ніколаєнка «Захист прав пасажира за договором перевезення у міському та приміському сполученні» (2021) [2]. Проте, і зазначені роботи лише почасти торкаються проблем забезпечення прав пасажирів з інвалідністю, а в роботі І.Р. Ніколаєнко увага зосереджена на його предметі, визначеному сферою перевезень пасажирів у міському та приміському сполученні автомобільним транспортом. Праці інших науковців у сфері перевезень пасажирів за договором орієнтовані, здебільшого, на дослідження механізму правового регулювання транспортних правовідносин в сфері перевезень пасажирів за договором. Відсутність глибоких монографічних досліджень в цій сфері, незадовільний стан нормативного забезпечення прав пасажирів з інвалідністю, численні, в тому числі латентні порушення їхніх прав, необхідність приведення законодавства України до прогресивних цивілізаційних підходів, визначених законодавством ЄС в цій сфері в процесі його адаптації, необхідність формування ефективного механізму забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю є чинниками, які визначають необхідність та актуальність цього дослідження.

Мета статті. Визначити стан адаптації законодавства України до законодавства ЄС в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення та з'ясувати питання, які

потребують свого вирішення, запропонувавши пропозиції з удосконалення національного законодавства в цій сфері на різних видах транспорту.

Виклад основного матеріалу. Питання, пов'язані з забезпеченням здійснення та захисту прав пасажирів за договором перевезення потребують окремої уваги з погляду на пошук оптимального механізму врегулювання відносин між зазначеними учасниками відносин на основі виваженого підходу. Особлива природа цих відносин спонукає до визначення напрямків власного дослідження, яке б визначало правове становище учасників відносин за договором перевезення пасажира на основі пізнання методологічного підходу, застосованого в ЄС для вирішення завдання забезпечення прав пасажирів з інвалідністю в їх прагненні здійснення вільних перевезень без бар'єрів та обмежень, самостійно, без сторонньої допомоги чи з отриманням такої у разі необхідності. Таким є не співчуття до страждань особи, а застосування гуманістичного підходу соціальної моделі інвалідності, що ґрунтується на інклюзії, як забезпечення включеності особи з вадами здоров'я до соціального життя, участі у всіх сферах людського буття. Такий підхід має ґрунтуватися на принципах рівності та недискримінації. Звичайно, в актах транспортного законодавства ЄС йдеться про забезпечення прав осіб з інвалідністю та не йдеться про основоположні начала, які ґрунтуються на Загальній декларації прав людини, якою визнано повагу до прав людини та її гідності, адже за такої основи немає потреби щоразу звертатися до цих начал. Сучасні цивілізаційні підходи вже ґрунтуються на них.

Україна та український народ вже зробили вибір європейських цінностей. Такими є: повага до людської гідності та прав людини, свобода, рівність, демократія, верховенство права. Концепт сучасного приватного права базується на тих же ідеях. За визначенням Є.О. Харитонова такими є: 1) визнання людини самостійною цінністю: не засобом, а метою права; 3) пріоритетне місце надане приватному інтересу; 4) вільне волевиявлення приватних суб'єктів при здійсненні їхніх прав; 5) юридична рівність учасників цивільних відносин, 7) норми «звернені» до суб'єктивного права та забезпечують його захист та ін. [3, с. 31]. На його бачення сучасна інтерпретація терміну «європейське право» базується на уявленні раціонального та емоційного сприйняття людиною права ЄС як частини європейської цивілізації, в якій існує людина, відчуваючи себе її частиною, що є визначальним у виборі євроінтеграції та, відповідно, адаптації законодавства України до права ЄС [3, с. 26]. На думку А.С. Довгерта, оскільки в основі приватного права лежить природне приватне право, єдине для всього людства. то природні закони є універсальними, що спонукає до вироблення єдиного універсального приватного права [4, с. 75]. Воно ґрунтується на тих же ідеях, які наразі закладені в ЄС: ідеях природних прав людини, рівності і свободи, поваги до людської гідності, визнання життя та здоров'я, прав і свобод людини найвищою соціальною цінністю.

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС пройшла тривалий шлях: від Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, підписаної 14.06.1994 р. до підписання Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС 27.06.2014 р., в якій визначалося тимчасове виконання окремих частин Угоди, в тій мірі, в якій вони відносяться до компетенції ЄС, зокрема, Глави 7 «Транспорт», Глава 20 «Захист прав споживачів», Глава 28 «Участь у програмах та агентствах Європейського Союзу». 01.09.2017 р. Угода про асоціацію між Україною та ЄС набула чинності у повному обсязі.

З появою терміну «адаптація» серед науковців виявилася дискусія щодо співвідношення його з термінами «гармонізація» та «наближення» [5, с. 29]. І.С. Лукасевич-Крутник звернула увагу, що в самому тексті Угоди зустрічаються всі три терміни («адаптація» в ст. 114, «наближення» в ст. 138 та «гармонізація» в ст. 368), в той час, коли в установчих договорах ЄС найчастіше використовується термін «гармонізація» (ч. 5 ст. 2, ч. 2 ст. 19, ч. 4 ст. 79, ч. 2 ст. 83, ст. 84, ст. 113 Договору про функціонування ЄС від 25 березня 1957 р.). Нею також зроблено висновок, що відповідно до змісту Консолідованої версії Договору про ЄС та Договору про функціонування ЄС з протоколами та деклараціями, під «гармонізацією» розуміється процес приведення законодавства у відповідність до норм права ЄС. Тому нею пропонується застосування саме такого терміну в транспортній сфері як процес приведення національного законодавства у відповідність до Регламентів ЄС [6, с. 54-55]. Белікова С.О. розуміє адаптацію як послідовний процес наближення національного законодавства, в т.ч. правотворчості, юридичної техніки, практичної діяльності та правозастосування до законодавства ЄС з дотриманням відповідних критеріїв [7, с. 15-16]. Останнє є дискусійним, оскільки правозастосування є діяльністю з застосування відповідних правових норм. Тож у визначенні адаптації варто зупинитися лише на адаптації законодавства. Г.В. Самойленко застосовує терміни «адаптація» та «гармонізація» як синоніми. Під ними він розуміє приведення законодавства України до стандартів ЄС. В іншому випадку він говорить про адаптацію шляхом гармонізації. Ним було зроблено неочікувані висновки, що національне транспортне законодавство України є більш наближеним до законодавства ЄС в транспортній сфері (тут за основу взяте транспортне законодавство на залізничному та повітряному транспорті), ніж законодавство більшості країн ЄС і, водночас, на окремих видах транспорту в Україні воно є негармонізованим взагалі (йдеться про автомобільний, річковий та морський транспорт). Він звернув увагу, що Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23.10.2007 р. про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту в п. 6 висловив побажання поширити сферу застосування цього Регламенту і захистити не лише міжнародних пасажирів, але і внутрішніх також [8, с. 94]. Дійсно, внутрішнє законодавство країн ЄС щодо перевезень пасажирів у внутрішньому сполученні залізничним транспортом забезпечує права пасажирів мінімально,

а Регламенти ЄС стосуються перевезень міжнародних. Поширення дії Регламенту на внутрішні перевезення було вибором суверенної країни щодо прийняття тимчасового відтермінування положень цього Регламенту (п. 25). Водночас, цей пункт Регламенту містить гарантії прав осіб з інвалідністю, - заборону тимчасового звільнення від дії Регламенту стосовно доступу до залізничних перевезень інвалідів або осіб з обмеженою рухливістю [9]. Натомість, на автомобільному транспорті відповідно до п. 4 Регламенту (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. держави могли на недискримінаційній основі виключити внутрішні регулярні рейси зі сфери застосування цього Регламенту на 4 роки з правом подовження ще один раз [10]. На морському транспорті в ЄС питання поширення дії Регламенту № 2006/2004 на внутрішні перевезення було вирішене Регламентом (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24 листопада 2010 року щодо прав пасажирів під час подорожей морським та внутрішнім водним шляхом [11]. Враховуючи збіг відтермінувальних строків, наразі акти ЄС, зокрема, Регламенти мають вищу силу над національним законодавством кожної країни ЄС, тому діють безпосередньо.

Аналіз транспортного законодавства країн ЄС та ЄС в сфері забезпечення прав пасажирів за договором перевезення різними видами транспорту дозволив Г.В. Самойленку зробити висновок, що національний підхід забезпечення прав наявністю санкцій, застосованих до контрагента у випадку невиконання обов'язків та порушення суб'єктивних прав сторони договору є прогресивніший ніж європейський підхід формування конкурентного середовища, адже останній не вирішує питань захисту прав пасажирів у випадку їх порушення. На рівні транспортного законодавства ЄС наразі застосовано підходи, властиві нашій правовій системі, зокрема, в частині застосування неустойки. Нажаль, такий підхід не застосовано в національному законодавстві у сфері перевезень пасажирів, в той час як в праві ЄС передбачено допомогу пасажирам у випадку затримки рейсу та компенсацій пасажирам за окремі види порушень їх прав, зокрема, у випадку скасування рейсу чи затримки доставки пасажира до пункту призначення. Попри це, законодавство ЄС в транспортній сфері є, здебільшого, декларативним з точки зору забезпечення прав пасажира, що, на його думку, більше наближає законодавство ЄС до законодавства України, ніж навпаки [1, с. 215-216].

Постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 110 було затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [12]. Та попри декларування впровадження стандартів ЄС в галузі транспорту, такими визначено: включення модулів з вивчення положень Конвенції ООН про права *інвалідів* (вид. авт., - Конвенція про права осіб з інвалідністю з 06.07.2016 р. використовує термін «особа з інвалідністю») до професійних програм, семінарів, тренінгів з підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування, (п. 18); підвищення рівня якості послуг залізничних перевезень пасажирів: проведення до 31.10.2022 р. аудиту та визначення вимог щодо обладнання вокзалів і поїздів для людей з інвалідністю; розробку та впровадження механізму передачі мінімальної інформації пасажирам протягом поїздки відповідно до вимог ЄС, розробка та впровадження механізму надання інформації про права та обов'язки користувачам послуг, у тому числі пасажирам з інвалідністю (пп. 5-7 п. 1880 Плану заходів). Аналіз означеного акту дає підстави для висновку, що урядом було визначено лише план заходів з адаптації законодавства України до законодавства ЄС лише в сфері залізничного транспорту, притому, упущено всі інші види транспорту; визначено пріоритетним розробку та впровадження механізму передачі мінімальної інформації пасажирам з інвалідністю про транспортну послугу, включно, інформацію під час поїздки. Доступності навіть на залізничному транспорті не визначено пріоритетною. Вона розглядається через призму аудиту якості транспортних послуг для пасажира. Це є істотним упущенням, оскільки в Плані заходів не вбачається важливість «доступності» як інструменту забезпечення рівності прав та можливостей пасажирів з інвалідністю на транспорті. Відсутність усвідомлення цієї пріоритетності має відповідні наслідки, - відсутність єдиного підходу, спрямованого на вирішення питань забезпечення прав пасажирів з інвалідністю в їх праві на «інклюзію» (включення в усі сфери людського буття), яка в транспортній сфері має ґрунтуватися на забезпеченні можливості отримати необхідну інформацію та здійснити поїздку за договором перевезення на доступній, вільній, рівній, недискримінаційній, безбарєрній основі.

Дослідивши зміст положень Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту», та порівнявши його зі змістом відповідних положень Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України 2006 р. в редакції 09.04.2019 р., доходимо висновку, що достатньо велика кількість норм наразі є адаптованою (гармонізованою). Серед них: пункту 10 та ч. 1 ст. 21 Регламенту щодо дотримання положень Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженою рухливістю з метою забезпечення *доступності* за допомогою поступового усунення фізичних і функціональних перешкод, відповідає п. 37.3 Правил 2006 р., в якому на перевізника покладено обов'язок вживати заходів для створення особам з інвалідністю, що переміщуються за допомогою засобів для пересування, особам з інвалідністю з порушеннями зору та слуху, супровідникам дітей з інвалідністю, що потребують сторонньої допомоги, *безпечних умов для користування* вокзалами (залами очікування, кімнатами відпочинку, квитковими касами, камерами схову, таксофонами, туалетами, транспортними засобами тощо), привокзальними територіями, переходами через залізничні колії. Змістовно «безпечні умови» не відповідає категорії «доступні умови».

Безперечно, безпека є важливою вимогою, але вона не ідентична доступності. Тож критерій «доступності» транспортної інфраструктури потребує закріплення. Потребує розподілу обов'язків з забезпечення доступності транспортної інфраструктури та транспорту на залізничному транспорті, як це зроблено в ЄС згідно Регламенту 1371/2007, в якому диференційовано допомогу на вокзалі (ст. 22) та на борту потягу (ст. 23). Ці розподілені обов'язки з надання допомоги наразі п. 37.3 Правил 2006 р. покладено на перевізника, що закономірно в умовах функціонування монополістичного утворення.

Статті 20 Регламенту 1371/2007 (доступність інформації для осіб з інвалідністю та з обмеженою рухливістю), якою визначено надання інформації за запитом та ч. 3 ст. 22, якою покладено на залізничні підприємства і адміністраторів вокзалів забезпечувати легку доступність інформації відповідно до правил доступу, відповідають положення п. 38.2 Правил 2006 р. про забезпечення доступу до інформації таким особам. Статті 24 Регламенту 1371/2007 щодо умов, на яких надається допомога, відповідає п. 38.6 Правил 2006 р., - інформування перевізника (в Регламенті, - залізничне підприємство, адміністрацію вокзалів, продавця квитків або туроператора) завчасно, не менше, ніж за 48 годин до відправлення поїзда (у випадку невиконання цієї вимоги, Регламент покладає обов'язок на перевізника вжити всіх можливих заходів для забезпечення перевезення такої особи, як і п. 38.6 Правил 2006 р. Пункт 38.7 Правил 2006 р., водночас, обмежує права пасажира положенням, що така допомога надається перевізником за умови попереднього погодження з особою з інвалідністю місця та часу. Цією нормою законодавець намагався зняти з перевізника відповідальність за ненадання допомоги пасажиру, який завчасно не повідомив про намір або про своє прибуття на вокзал особливо у випадку, коли у перевізника така можливість була відсутньою.

Наведене дає підстави для висновку, що більшість вимог Регламенту 1371/2007 реалізовані в національних Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України 2006 р. Більше того, в цих Правилах міститься значно більша кількість норм, які спрямовані на сприяння пасажиру з інвалідністю чи обмеженою рухливістю в перевезенні: пільговий тариф на оплату вартості перевезення 0,5 (п. 10.6 Правил 2006 р.) (соціальна доступність); безкоштовне перевезення службової собаки-поводиря з собою у вагоні (п. 35.11 Правил 2006 р.); право на подання заявки для причеплення спеціального вагону (п. 38.3 Правил 2006 р.); забезпечення осіб з інвалідністю з порушеннями зору та слуху інформацією з використанням звукових та візуальних систем повідомлення (п. 38.9 Правил 2006 р.); у випадку необхідності надання медичної допомоги, - виклик невідкладної медичної допомоги покладено на працівників перевізника, а під час висадки такої особи, - забезпечення збереження її ручної поклажі, а після одужання особи з інвалідністю - оформити проїзні документи та забезпечити її відправку (п. 38.10 Правил 2006 р.).

Не вдаючись в деталі, визначаємо, що схожа ситуація має місце і в сфері адаптації *повітряного законодавства* України до законодавства ЄС. Щоправда, вона була зумовлена вимогами відповідності правил перевезень пасажирів повітряним транспортом при перевезенні українськими авіаперевізниками в авіапросторі ЄС вимогам та стандартам ЄС. І в Регламенті (ЄС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 05.07.2006 р. щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю під час подорожей повітряним транспортом [13], і в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.[14] не закріплено принципу «доступності». Попри те, його безпосередньо впроваджено в самому змісті цих актів: 1) щодо доступності транспортної інфраструктури (аеропортів) та 2) самого транспорту (повітряних суден), 3) доступності інформації про: а) транспортну послугу; б) допомогу, яка має та може надаватися пасажиру з інвалідністю чи особі з обмеженою рухливістю; 4) доступності допомоги. Це свідчить про стан адаптованості законодавства України до законодавства ЄС в сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом.

Доступність інфраструктури, закріплена ст. 8 Регламенту 1107/2006 забезпечена покладанням на аеропорти обов'язку забезпечення надання допомоги та вжиття заходів, зазначених в Додатку І, без додаткової плати. Пункт 11 Регламенту 1107/2006 ставить вимогу, де це можливо, враховувати потреби пасажирів з інвалідністю (при проектуванні, будівництві чи ремонті аеропортів та повітряних суден). Регламент не визначає способу досягнення мети забезпечення доступності та мобільності. Такий вибір покладається на аеропорт, який сам має обрати допомогу та заходи, необхідні для забезпечення можливості пасажиром з інвалідністю чи обмеженою рухливістю: повідомляти про своє прибуття в аеропорт; рухатися до стійки реєстрації, до реєстрації та реєстрації багажу, до літака, сісти в нього, зайняти своє місце в ньому, зберігати багаж, висаджуватися з літака, отримати багаж, дістатися стикувального рейсу чи покинути аеропорт. Їй відповідає змістовно п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. та ч. 4, 5 ст. 102 ПК України.

Доступність повітряного судна регламентована п. 11 Регламенту 1107/2006 і зобов'язує авіаперевізників за можливості, особливо при переобладанні чи ремонті, при придбанні повітряних суден враховувати потреби пасажирів з обмеженими можливостями. Їй змістовно відповідає ч. 6 ст. 102 ПК України. Важливою гарантією за національним законодавством є положення п. 30 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р., які покладають на авіаперевізників, експлуатантів аеропортів та агентів з обслуговування обов'язок забезпечення достатнього рівня кваліфікації свого персоналу, який здійснює надання допомоги особам з інвалідністю або з обмеженою рухливістю.

Доступність інформації про транспортні послуги та супутні процедури: п. 13 та ч. 3 ст. 3 Регламенту 1107/2006 регламентують, що уся важлива інформація, яка надається авіапасажирам, повинна надаватися

в альтернативних форматах, доступних для осіб з обмеженими можливостями та особами з обмеженою мобільністю, бути тією ж мовою, що і для інших пасажирів; Додаток І Регламенту 1107/2006 покладає на органи управління аеропортів обов'язку передачі інформації, необхідної для здійснення рейсів, у доступних форматах; ч. 2 ст. 5 – інформації про пункти прибуття та відправлення та про аеропорт, Додаток ІІ - інформації про політ у доступних форматах. Пункт 6 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. містить аналогічну вимогу розміщення основної інформації про послуги, розташування пунктів обслуговування та ін. у форматі, доступному для сприйняття пасажирами з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, а п. 8 покладає на авіаперевізника обов'язок надати інформацію про рейс у доступній для сприйняття пасажира формі. Притому, якщо в Регламенті не розкривається зміст «необхідної» для здійснення рейсу інформації, в п. 1 Глави 1 Розділу VII Правил 2018 р. на експлуатанта аеропорту або агента з обслуговування покладається обов'язок забезпечення пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією: про час відправлення та прибуття повітряного судна; місце та час початку та закінчення реєстрації на рейс; наявність затримок або скасувань рейсів та їх причини; способи переходу між терміналами, правила та порядок проведення контролю на авіаційну безпеку, догляду пасажирів, їх ручної поклажі та багажу; загальні правила виконання пасажирами вимог, пов'язаних із прикордонним, митним, імміграційним, санітарно-епідеміологічним, ветеринарно-санітарним, фітосанітарним та іншими видами контролю; місця розташування кімнати матері та дитини, поста правоохоронних органів, довідкової, медпункту, вбиральні та ін..; місце отримання багажу та дії пасажира у випадку затримки, пошкодження чи знищення багажу. Водночас, недоліком національних Правил 2018 р. є відсутність покладання обов'язку на авіаперевізника надання інформації про політ у доступних форматах. Регламент же не лише визначає необхідність надання важливої інформації, але й надання її в доступному форматі.

Доступність обміну інформацією про допомогу: ст. 5 Регламенту 1107/2006, яка регламентує позначення пунктів прибуття та відправлення (які повинні бути чітко позначені) аеропортом у співпраці з представниками організацій, що представляють осіб з обмеженими можливостями, де пасажири з інвалідністю чи обмеженою рухливістю можуть легко повідомити про своє прибуття в аеропорт і попросити допомоги, - відповідає п. 6 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Ст. 6 Регламенту 1107/2006 та п. 10 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. встановлюють надання відповіді не пізніше 36 годин при поданні запиту за 48 годин.

Доступність допомоги: пункту 4 Регламенту 1107/2006, який з метою соціальної інтеграції закріплює отримання пасажиром з інвалідністю чи обмеженою рухливістю допомоги без додаткової плати, відповідає п. 17 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Частині 7 статті 7 Регламенту 1107/2006, якою регламентовано, що надана допомога повинна, наскільки це можливо, відповідати конкретним потребам окремого пасажира, відповідають положення п. 32 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. П. 14 та ст. 12 Регламенту 1107/2006, який закріплює право пасажира на компенсацію у зв'язку з втратою чи пошкодженням коляски чи іншого обладнання для пересування, - відповідає п. 23 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Водночас, Додаток І покладає на органи управління аеропортом забезпечення тимчасової заміни пошкодженого або втраченого обладнання для пересування (не обов'язково аналогічного). Подібна норма в національному законодавстві, відсутня, що порушує право пасажира з інвалідністю на доступність, рівність та свободу пересування. Для усунення цієї вади запропоновано в п. 23 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. відповідний обов'язок покласти на адміністрацію аеропорту чи перевізника.

На автомобільному транспорті в 2018 р. відбулося приведення у відповідність до вимог та стандартів ЄС Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18.02.1997 р. № 176. Варто зазначити, що така адаптація врахувала основні вимоги доступності: інфраструктури, транспорту, інформації та допомоги. Не зупиняючись на відповідностях національних норм про забезпечення прав пасажирів на автомобільному транспорті законодавству ЄС, визначимо, що до недоліків Правил 1997 р. у порівнянні зі змістом Регламенту (ЄС) № 181/2011 варто віднести: 1) відсутність вимоги про забезпечення доступності інформації за критерієм можливості її сприйняття особою з інвалідністю до поїздки та під час неї, в т.ч. про можливість та спосіб подання запиту про надання допомоги; 2) відсутність норми про компенсацію у випадку втраченого чи пошкодженого обладнання для пересування та покладання обов'язку на перевізника чи автостанцію вжити всіх зусиль для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну (ст. 17 Регламенту № 181/2011) [15, с. 31]. Запропоновано відповідне положення закріпити в пп. 12 п. 145 Правил 1997 р.

В окремих випадках Правила 1997 р. мають прогресивніші у порівнянні з Регламентом № 181/2011 норми, орієнтовані на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю. Серед них: закріплення в пп. 5 п. 31.3 Правил 1997 р. нормативу використання на маршруті автобусів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в кількості до 35 % відсотків загальної кількості автобусів до 31.12.2019 р. та до 50 % з 01.01.2020 р.; право на доступність інформації про транспортну послугу конкретизована п. 28 Правил 1997 р.

Відсутність на морському транспорті Правил перевезення пасажирів морським транспортом та окремих норм, присвячених забезпеченню прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю в КТМ України, дають підстави для висновку, що на морському транспорті адаптація законодавства України до

законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю не здійснювалася. На річковому транспорті 03.12.2020 р. було прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [16]. Він не містить положень, спрямованих на забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою мобільністю, а прийняті на його підставі Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом [17] орієнтовані на вирішення такого завдання лише почасти.

Потребують адаптації: 1) на залізничному транспорті: диференціація та чіткість визначень в аспекті застосування понять «безпеки користування» та «безбар'єрного, безперешкодного користування»; розподіл обов'язків між перевізником та вокзалом (актуально для випадків, коли перевізником є не ПАТ «Укрзалізниця»); 2) на повітряному транспорті: покладання обов'язку на авіаперевізника інформувати пасажирів про політ у доступних форматах під час надання транспортної послуги; покладання на адміністрацію аеропорту чи авіаперевізника обов'язку вжити всіх можливих заходів для тимчасового надання обладнання чи пристроїв на заміну пасажиру з інвалідністю чи обмеженою рухливістю у випадку втрати чи пошкодження крісла-коляски, іншого обладнання для пересування чи допоміжного пристрою, який повинен мати подібні технічні та робочі характеристики; 3) на автомобільному транспорті: забезпечення доступності інформації до поїздки та під час неї за критерієм можливості її сприйняття особою з інвалідністю; механізм надання запиту про надання допомоги; тимчасового надання на заміну альтернативного обладнання для пересування чи допоміжного пристрою у випадку його втрати чи пошкодження, а також компенсація вартості такого обладнання чи пристрою; 4) на річковому (внутрішньому водному) транспорті, - доступність: транспортної інфраструктури, транспортного засобу, інформації до та під час поїздки та про можливість отримання допомоги, тимчасове надання обладнання чи пристроїв у випадку його втрати чи пошкодження. Законодавство України на морському транспорті щодо забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю потребує адаптації.

Висновки. Адаптація законодавства України до права ЄС у сфері забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів за договором перевезення проведена нерівномірно та не повною мірою на різних видах транспорту (мінімальний рівень на внутрішньому водному та відсутній на морському транспорті). Удосконалення національного законодавства в цій сфері має ґрунтуватися не стільки на вирішенні завдання забезпечення відповідності національного законодавства законодавству ЄС в процесі адаптації, скільки використовувати його як орієнтир, який ґрунтується на основоположних ідеях рівності прав та можливостей людини в здійсненні ними належних їм прав на свободу пересування на доступній, безбар'єрній та недискримінаційній основі. Воно повинне забезпечувати доступність: транспортної інфраструктури, інформації про транспортну послугу та про надання необхідної допомоги, доступності транспорту та доступності допомоги у випадку необхідності.

Список використаних джерел:

1. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажира : теорія та практика забезпечення прав пасажира. Дис. …доктора юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 567 с.

2. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажира за договором перевезення у міському та приміському сполученні. Дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Запоріжжя, Тернопіль, 2021. 269 с.

3. Харитонов Є.О. Україна – Європа: проблеми адаптації у галузі приватного права : монографія. Одеса : Фенікс, 2017. 358 с.

4. Правова система України: історія, стан та перспективи : у 5 т. Харків : Право, 2008. Т. 3 : Цивільно-правові науки. Приватне право / за заг. ред. Н.С. Кузнєцової. 640 с.

5. Яковюк І. Адаптація і гармонізація законодавства в умовах інтеграції: проблема співвідношення. *Вісник Академії правових наук України*. 2012. № 4. С. 29-42.

6. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. : дис. …д.ю.н. 12.00.03. НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України, Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2019. 502 с.

7. Белікова С.О. Удосконалення національного законодавства – шлях до його адаптації із законодавством Європейського Союзу. Теорія та практика адаптації законодавства України до законодавства ЄС : матеріали міжнародної науково-практичної конференції . Київ, 2018 р. / за ред.. проф. Р.С. Мельника. Київ : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 380 с.

8. Самойленко Г.В. Парадигма цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів через призму гармонізації законодавства України до законодавства ЄС. Jurnalul juridic national teorie şi practică. 2018. № 4 (32). С. 90-95.

9. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 3/12/2007. L315/586-L315/41. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL : http://old.minjust.gov.ua/45893

10. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. *Офіційний сайт Міністерства юстиції України*. URL : http://old.minjust.gov.ua/45893

11. Щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24.11.2010 р. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=-CELEX%3A32010R1177

12. План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторонни : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text

13. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content-/EN/ALL/?uri=celex%3A32006R1107

14. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : Наказ Державної авіаційної Служби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n173

15. Самойленко Г.В., Щипанова О.О., Бичківський О.О., Луц Д.М., Ніколаєнко І.Р. Regulatory Provision of the Passenger's Rights in the System of Warranties of their Compliance and Realization. *Amazonia investiga*. 2020. № 9 (27). С. 25-33. URL: https://amazoniainvestiga.info/index.-php/amazonia/article/-view/1192. (Web of Science).

16. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text

17. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом : Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.04.2022 р. № 220. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0644-22#Text